

MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

BOLETÍN INFORMATIVO

1/96

ADVERTENCIA

Todos los datos reflejados en el presente Boletín Informativo son provisionales,
pendientes de confirmación por posterior Informe Técnico

Matrícula: EC-ETS Año de fabricación: 1982 Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos			
Marca y modelo de la aeronave: CESSNA A-188			
Núm. de motores / marca y modelo: 1 / TELEDYNE CONTINENTAL TSIO 520 T			
Fecha: 02-FEB-96 Hora local: 10.30 Provincia: CÁDIZ			
Lugar del suceso: JEDULA - ARCOS DE LA FRONTERA			
Lesiones:	Muertos	Graves	Leves/lie.
Tripulación			1
Pasajeros			
Otros			
Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVIÓN			
Edad/sexo: 50/V Total horas de vuelo: 5.800 horas			
Tipo de operación: AV. GRAL.-COMERCIAL-APLICACIONES AEREAS			
Fase de operación: ATERRIZAJE-RECORRIDO DE ATERRIZAJE			
Tipo de suceso: CHOQUE CON OBJETOS			
Daños a la aeronave: IMPORTANTES			

El piloto efectuaba durante la mañana vuelos de lanzamiento de abono líquido sobre una finca con base en la pista eventual de Sédula, del Término Municipal de Jerez de la Frontera, Cádiz.

En el aterrizaje, hacia las 10.30 horas, y después de haber recorrido unos 70 metros por la pista, el plano derecho impactó con la parte trasera de un tractor de cadenas que circulaba por un camino paralelo al lado derecho de la pista. La aeronave, después del impacto con el tractor, se inclinó a la izquierda e impactó el borde marginal del plano izquierdo y timón de profundidad izquierdo con la superficie de la pista.

El plano derecho quedó roto a un metro de su encastre y abollado el borde de ataque en su extremo, el plano izquierdo sufrió deformaciones en el intradós y borde marginal y el timón de profundidad izquierdo quedó deformado.

El piloto no advirtió la presencia del tractor en el camino paralelo y adyacente a la pista durante el recorrido de aterrizaje. Como factores contribuyentes del evento estaban, la ausencia de contraste entre el color de la parte trasera del tractor con el camino, ambos de color marrón oscuro, la pendiente ascendente del terreno que impedía ver el perfil del tractor sobre el horizonte, la posición del sol al frente y con poca elevación sobre el horizonte, la suciedad del cristal de cabina del avión que limitaba la visibilidad del piloto y la ausencia de luz rotativa sobre el techo del tractor.

Matrícula: EC-ERR				Año de fabricación: 1989		Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos	
Marca y modelo de la aeronave: AEROSPATIALE AS-350 ASTAR							
Núm. de motores / marca y modelo: 1 /TURBOMECA ARRIEL 1D							
Fecha: 07-ENE-96		Hora local: 16.05		Provincia: VALENCIA			
Lugar del suceso: CHESTE - VILLAMARCHANTE							
Lesiones:		Muertos	Graves	Leves/lies.	Piloto al mando (Licencia): PILOTO PRIVADO DE AVIÓN Edad/sexo: 31/V Total horas de vuelo: 1 .750 horas		
Tripulación				1			
Pasajeros				2			
Otros							
Daños a la aeronave: IMPORTANTES					Tipo de operación: AV. GRAL.-NO COMERCIAL-GOBIERNO/ESTADO Fase de operación: ATERRIZAJE-TOMA DE CONTACTO Tipo de suceso: CHOQUE CON OBJETOS		

El piloto, acompañado de un médico y un D.U.E., despegó del Aeropuerto de Valencia a las 16.00 horas para atender a los heridos de un accidente de tráfico, en el Km. 83 de la carretera comarcal C-3322.

A las 16.06 horas, de acuerdo con la declaración del piloto, inició la aproximación a un campo, no cultivado, muy próximo al lugar del accidente de circulación, aproándose al viento con rumbo aproximado de 300°. Instantes antes del contacto de los patines con el suelo oyó un ruido y el helicóptero giró bruscamente a la izquierda, comprobando que no tenía control sobre el rotor de cola debido a la ausencia de respuesta al mover los pedales. Inmediatamente bajó el colectivo y tomó tierra con cierta brusquedad, después de haberse girado el helicóptero unos 90° a la izquierda.

Cuando el helicóptero quedó inmóvil en el suelo, el piloto ordenó la evacuación inmediata de los ocupantes, y cuando estos se habían alejado paró la turbina, sin encontrar ninguna anomalía en la secuencia.

El helicóptero sufrió la rotura de las dos palas del rotor de cola, una rotura de la transmisión en la unión de uno de los tramos delanteros, otra delante de la caja de transmisión trasera y deformación en la salida de ésta, el estabilizador vertical se desprendió del extremo del puro de cola y el estabilizador horizontal izquierdo quedó perforado.

En el aterrizaje la tripulación no advirtió la presencia de un obstáculo, formado por un pequeño cartel vertical de madera soportado por un mástil metálico de aproximadamente un metro de altura, con el que impactó el rotor de cola cuando estaba realizando su aproximación para el aterrizaje.

Matrícula: EC-DFJ		Año de fabricación: 1979		Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos	
Marca y modelo de la aeronave: CESSNA A-188-B					
Núm. de motores / marca y modelo: 1 / CONTINENTAL IO-520-D					
Fecha: 17-ENE-96		Hora local: 10.30		Provincia: SEVILLA	
Lugar del suceso: FINCA LA MONCLOBA					
Lesiones:	Muertos	Graves	Leves/lies.	Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVIÓN Edad/sexo: 28/V Total horas de vuelo: 350 horas	
Tripulación			1		
Pasajeros				Tipo de operación: AV. GRAL.-COMERCIAL-APLICACIONES AEREAS Fase de operación: DESPEGUE-ASCENSO INICIAL Tipo de suceso: PERDIDA DE CONTROL EN VUELO	
Otros					
Daños a la aeronave: IMPORTANTES					

El piloto efectuaba vuelos de lanzamiento de abono sólido desde la pista eventual de Moncloba, en Fuentes de Andalucía, Sevilla.

Hacia las 10.30 horas y de acuerdo con la declaración del piloto, en la carrera de despegue con 450 Kg de carga, una fuerte ráfaga de viento de cola y de la izquierda sacó la aeronave a la derecha de la pista, de 5 metros de anchura, entrando en un terreno blando anegado de agua donde se frenó bruscamente y capotó, quedando la aeronave en posición invertida.

Debido a la posición de la cabina, semisumergida en el lodo, el piloto no pudo abandonar la aeronave por sus propios medios. Fue ayudado desde el exterior por otra persona que rompió una de las ventanillas traseras, esto permitió la evacuación del piloto, ileso.

La aeronave sufrió daños en el estabilizador vertical y timón de dirección, cabina, hélice y capó de motor, debido al impacto contra el suelo en posición invertida al capotar.

Matrícula: EC-CDS		Año de fabricación: 1973		Categoría/peso: 2.251 a 5.700 Kg.	
Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-31					
Núm. de motores / marca y modelo: 2 / LYCOMING TÍO 540-A24					
Fecha: 04-FEB-96		Hora local: 03.27		Provincia: BARCELONA	
Lugar del suceso: AEROPUERTO DE BARCELONA					
Lesiones:	Muertos	Graves	Leves/lies.	Piloto al mando (Licencia): PILOTO DE TRANSPORTE LINEA AEREA Edad/sexo: 55/V Total horas de vuelo: 8.500 horas	
Tripulación			2		
Pasajeros				Tipo de operación: LINEAS AEREAS-INTERIOR REGULAR DE CARGA Fase de operación: DESPEGUE Tipo de suceso: PERDIDA DE CONTROL EN TIERRA	
Otros					
Daños a la aeronave: MENORES					

La tripulación inició la carrera de despegue por la pista 07 del Aeropuerto de Barcelona a las 3.27 horas, para efectuar el vuelo de carga TDC 141 con destino el Aeropuerto de Palma de Mallorca.

De acuerdo con la declaración del comandante, se aplicaron gases progresivamente y a los pocos segundos, cuando rodaba a una velocidad de 30 Kts, se produjo el hundimiento del morro del avión, a la vez que se perdía el control direccional, ocasionando un giro a la derecha. La aeronave se fue al borde de pista, perdiendo velocidad rápidamente hasta quedar detenida en el lateral derecho de la pista 07.

En la carrera de despegue se produjo la rotura de la parte superior de la horquilla de la pata de morro, en el recorrido de deceleración se produjeron deformaciones en las puntas de las palas de las hélices, compuertas de la pata de morro y zonas adyacentes del fuselaje. Se produjo la rotura de tres balizas de borde de pista, que permaneció unas dos horas fuera de servicio hasta la retirada de la aeronave, limpieza de la pista y reparación de las balizas.

Investigación

En el análisis de laboratorio de la pieza, se ha llegado a la conclusión de que la rotura de la horquilla de la pata de morro se ha producido por sobrecarga estática, siendo el comportamiento del material correcto. El proceso de rotura, de acuerdo con las características observadas, se produjo como consecuencia de una sollicitación anormalmente elevada sobre la horquilla con dos componentes, una vertical que enclava horquilla y émbolo y otra horizontal, perpendicular al eje de la rueda y dirigida hacia la cola de la aeronave.

La pata de morro de esta aeronave había sufrido, antes de la carrera de despegue o en vuelos anteriores, un golpe fuerte contra el suelo, bien por una toma dura, bien por el rodaje sobre una superficie irregular.

Matrícula: EC-FAR		Año de fabricación: 1979		Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos	
Marca y modelo de la aeronave: CESSNA 172-N					
Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING O-320-H2AD					
Fecha: 05-FEB-96		Hora local: 09.50		Provincia: CASTELLÓN	
Lugar del suceso: AERÓDROMO DE CASTELLÓN					
Lesiones:	Muertos	Graves	Leves/lies.	Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVIÓN Edad/sexo: 31/V Total horas de vuelo: 1.050 horas	
Tripulación			2		
Pasajeros			1	Tipo de operación: AV. GRAL.-INSTRUCCION-DOBLE MANDO Fase de operación: ATERRIZAJE-TOMA DE CONTACTO Tipo de suceso: PERDIDA DE CONTROL EN TIERRA	
Otros					
Daños a la aeronave: IMPORTANTES					

La aeronave despegó del Aeropuerto de Valencia a las 9.00 horas con tres personas a bordo y con el objeto de efectuar un vuelo de instrucción local con tomas y despegues en el Aeropuerto de Castellón. En este campo efectuaron varias tomas y despegues por la pista 18, cuya cabecera permanecía inundada aproximadamente en unos cincuenta metros.

A las 9.50 horas, de acuerdo con la declaración del piloto al mando, cuando efectuaban otra toma y despegue por la pista 18, en la fase de corta final, a unos 10 o 15 pies de altura y manteniendo una velocidad indicada de 58 Kts, una ráfaga de viento desplomó el avión sobre la pista en la zona inundada de la cabecera 18. La aeronave contactó sobre la pista con las tres patas produciéndose un intento de capotaje, en el que la aeronave giró verticalmente hasta 60° sobre la pista; ya desestabilizada impactó con la pista el plano izquierdo y posteriormente el derecho, quedando finalmente detenida cruzada sobre la pista.

La aeronave sufrió daños en la hélice y capó inferior del motor, parte exterior y encastre de ambos planos, pata de morro y rotura de las ventanillas traseras de la cabina.

Investigación

La aeronave no sufrió daños en las patas del tren de aterrizaje o mamparo cortafuegos, partes éstas que habrían sufrido desperfectos por un impacto vertical fuerte, por tanto se considera que la toma de contacto no fue brusca.

La tripulación efectuó una toma excesivamente corta sobre la pista disponible, teniendo en cuenta que los primeros 50 metros de la misma se encontraban inundados. El estado en que se encontraba la pista 18 debería haber sido conocido por la tripulación, ya que habían efectuado en la misma mañana y con anterioridad varias tomas y despegues sobre la misma.

Matrícula: EC-DIV		Año de fabricación: 1979		Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos	
Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-25-260					
Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING O-540-G1 A5					
Fecha: 08-FEB-96		Hora local: 1 1 .00		Provincia: CÓRDOBA	
Lugar del suceso: PEÑAFLORE					
Lesiones:	Muertos	Graves	Leves/les.	Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVIÓN	
Tripulación			1		
Pasajeros					
Otros					
Daños a la aeronave: IMPORTANTES				Tipo de operación: AV. GRAL.-COMERCIAL-APLICACIONES AEREAS Fase de operación: EN RUTA Tipo de suceso: FALLO DE MOTOR	

El piloto se disponía a efectuar vuelos de lanzamiento de abono sólido seco desde la pista eventual de Peñaflore, con una carga de 300 Kg. aproximadamente.

En el primer vuelo y tras efectuar el despegue, de acuerdo con la declaración del piloto, se produjo una pérdida de potencia en el motor, hasta pararse, teniendo que efectuar un aterrizaje de emergencia en un terreno arado y llano. Se produjo la rotura del tren de aterrizaje y la deformación de las palas de la hélice, que entró en el suelo sin potencia.

Investigación

Se examinó el motor de la aeronave sin encontrar indicios de mal funcionamiento. Se extrajo combustible de los depósitos encontrándose una gran proporción de agua, considerando que ésta llegó al circuito de alimentación del motor y fue la causante de la pérdida de potencia del mismo. La presencia de agua en el combustible de los depósitos de la aeronave era debida, bien a no hacerse los correspondientes drenajes de los depósitos, o bien, al deficiente almacenamiento del combustible en la base de repostaje en el campo de trabajo.

El impacto contra el suelo de la aeronave fue suave, produciéndose solamente los daños consecuentes con un aterrizaje sobre terreno blando no preparado, sin embargo el arnés que llevaba equipado la aeronave y utilizó el piloto se rompió, por lo que se considera que se encontraba en estado defectuoso.

Matrícula: EC-EDD		Año de fabricación: 1976		Categoría/peso: 2.251 a 5.700 Kg.	
Marca y modelo de la aeronave: GRUMMAN G-164 B					
Núm. de motores / marca y modelo: 1 / PRATT & WHITNEY R-985-AN-14B					
Fecha: 08-FEB-96		Hora local: 14.30		Provincia: CÁDIZ	
Lugar del suceso: FINCA LAS LOMAS DE BENALUP - BENALUP DE SIDONIA					
Lesiones:	Muertos	Graves	Leves/lies.	Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVIÓN	
Tripulación			1	Edad/sexo: 42/V Total horas de vuelo: 8.000 horas	
Pasajeros				Tipo de operación: AV. GRAL.-COMERCIAL-APLICACIONES AEREAS	
Otros					
Daños a la aeronave: IMPORTANTES				Fase de operación: MANIOBRANDO-TRABAJOS AÉREOS	
				Tipo de suceso: FALLO DE MOTOR	

El piloto efectuaba vuelos de lanzamiento de abono sólido seco sobre un cultivo de remolacha, desde una pista eventual en la finca Las Lomas de Benalup, Benalup de Sidonia.

Después de varias pasadas sobre el cultivo, quedando aún en el depósito unos 250 Kg de abono, y de acuerdo con la declaración del piloto, notó una pérdida de potencia del motor, redujo y aumentó gases varias veces reduciéndose la potencia del motor y produciéndose explosiones en el carburador. Cortó gases, cerró combustible y tomó sobre el terreno de cultivo de remolacha, antes de llegar a una pértiga elevada de regadío que se encontraba más adelante en la dirección del vuelo.

La aeronave recorrió sobre el terreno unos 70 metros hasta que se hundieron las ruedas del tren de aterrizaje en el terreno blando, provocando el capotaje y quedando la aeronave detenida en posición invertida antes de alcanzar la pértiga de regadío.

La hélice quedó ligeramente deformada, la bancada del motor dañada, el borde marginal del plano superior derecho con abolladuras y roturas, rotura en el encastre del plano superior derecho, timón de dirección y deriva rotos en su parte superior, estabilizador horizontal roto, abolladuras y varios elementos de la estructura del fuselaje rotos.

Investigación

Se examinó el motor de la aeronave encontrándose importantes deficiencias:

- En los Registros de Mantenimiento del motor no fue posible averiguar las horas totales de funcionamiento, ni las horas de vuelo desde la última Revisión.

* El sistema de encendido se encontró en deficiente estado, incluso una de las bujías tenía el aislante del electrodo central roto.

* Las medidas de compresión en frío de los cilindros 1, 2, 4, 5 y 7 quedaban por debajo de los mínimos, debido a pérdidas por el escape por exceso de carbonilla.

4 El cilindro n° 4 tenía el asiento y válvula de admisión dañados.

Matrícula: EC-EKR		Año de fabricación: 1976		Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos	
Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-36-285					
Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING IO-720-D1C					
Fecha: 11 -FEB-96		Hora local: 08.40		Provincia: BADAJOZ	
Lugar del suceso: GRANJA TORREHERMOSA/AZUAGA					
Lesiones:	Muertos	Graves	Leves/lie.	Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVIÓN	
Tripulación			1	Edad/sexo: 44/V Total horas de vuelo: 1 1 .000 horas	
Pasajeros				Tipo de operación: AV. GRAL.-COMERCIAL-APLICACIONES AEREAS	
Otros					
Daños a la aeronave: DESTRUIDA				Fase de operación: DESPEGUE	
				Tipo de suceso: DESPEGUE DEMASIADO LARGO	

El piloto inició el despegue completamente cargado, unos 700 Kg de abono sólido seco, sobre una pista eventual en la Granja Torrehermosa. De acuerdo con la declaración del piloto, al alcanzar la velocidad de rotación tira de la palanca, pero el avión no consigue elevarse lo suficiente y vuelve a caer a la pista, hace varios intentos más de irse al aire, mientras mantiene abierta la descarga en emergencia con el fin de soltar la carga. Al llegar la aeronave a un cambio de dirección de la carretera, usada como pista, se sale de la misma entrando en la cuneta y capotando, inmediatamente después se produce el incendio de los restos de la aeronave.

El piloto abandonó la aeronave por sus medios, sufriendo heridas leves. El conjunto motor y hélice se desprendieron de la bancada al capotar la aeronave, los restos se quemaron por el incendio producido, excepto el extremo del plano derecho y el empenaje de cola.

Las condiciones meteorológicas eran buenas y el viento estaba en calma, la aeronave despegaba con el peso máximo al despegue permitido o ligeramente superior, los planos de la aeronave se encontraban con bastante suciedad, al elevarse la aeronave sobre la pista y perder el efecto suelo, no pudo continuar el vuelo.

Matrícula: EC-FBA		Año de fabricación: 1978		Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos	
Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-36-375					
Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING IO-720-D1CD					
Fecha: 16-FEB-96		Hora local: 12.30		Provincia: SEVILLA	
Lugar del suceso: EL PALMAR DE TROYA - UTRERA					
Lesiones:	Muertos	Graves	Leves/les.	Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVIÓN Edad/sexo: 31/V Total horas de vuelo: 2.700 horas	
Tripulación			1		
Pasajeros				Tipo de operación: AV. GRAL.-COMERCIAL-APL1CACIONES AEREAS Fase de operación: DESPEGUE-ASCENSO INICIAL Tipo de suceso: ENTRADA EN PERDIDA	
Otros					
Daños a la aeronave: IMPORTANTES					

El piloto efectuaba vuelos de aplicaciones aéreas desde una pista eventual en la finca Las Haldúas del Palmar de Troya, Término Municipal de Utrera, Sevilla.

A las 12.30 horas aproximadamente inició un despegue cargado con 700 Kg. de abono sólido. De acuerdo con la declaración del piloto, se elevó sobre la pista, viró a la izquierda y una ráfaga de viento en cola le hizo perder sustentación, hundiéndose la aeronave hasta el impacto contra el terreno a unos 500 metros del final de pista. Sobre el terreno blando sembrado de cereal y con ligera pendiente ascendente la aeronave impactó de buje, recorrió unos 10 metros y se giró a la izquierda unos 150° antes de quedar detenida con rumbo casi opuesto al de vuelo.

Se produjo la rotura del tren de aterrizaje, bancada del motor, deformación de las palas de la hélice y abolladuras y roturas a lo largo de la envergadura de ambos planos.

El piloto había efectuado varios vuelos de aplicaciones aéreas en la mañana desde la misma pista. Despegaba con rumbo sudeste por una pista eventual de unos 450 metros de longitud, unos 6 metros de anchura y una ligera pendiente descendente. El viento dominante era de unos 5 Kts de dirección nordeste y la temperatura de unos 11° C. Posiblemente el piloto despegó con una velocidad muy ajustada, debido a las condiciones de la pista, y viró a la izquierda cuando la velocidad aún estaba por debajo de la de pérdida en viraje, entrando en pérdida. El piloto cortó motor, magnetos y combustible rápidamente al ver que se iba al suelo, y la hélice entró en el impacto contra el terreno con poca potencia.

Matrícula: EC-FVV		Año de fabricación: 1983		Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos	
Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-34-200 T					
Núm. de motores / marca y modelo: 2 / CONTINENTAL TSIO-360KB					
Fecha: 17-FEB-96		Hora local: 13.30		Provincia: LÉRIDA	
Lugar del suceso: AERÓDROMO DE ALPES					
Lesiones:	Muertos	Graves	Leves/lies.	Piloto al mando (Licencia): PILOTO PRIVADO DE AVIÓN Edad/sexo: 49/V Total horas de vuelo: 700 horas	
Tripulación			1		
Pasajeros			1	Tipo de operación: AV. GRAL.-NO COMERCIAL-PLACER Fase de operación: DESPEGUE-RECORRIDO DE DESPEGUE Tipo de suceso: ROTURA TREN	
Otros					
Daños a la aeronave: IMPORTANTES					

La aeronave despegó a las 15.30 horas por la pista 19 del Aeródromo de Alfés. Durante la carrera de despegue se rompió la tijera de la pata derecha del tren de aterrizaje principal y, ya en el aire, se desprendió y cayó al suelo el conjunto de rueda y émbolo del amortiguador, con una parte de la tijera unida a él.

Una vez en vuelo e informados por la torre de que no tenían la rueda derecha, el Piloto al Mando tomó la decisión de hacer una toma por la pista 30 del mismo campo, con el tren de aterrizaje plegado. Previamente se mantuvo en vuelo durante 3.42 horas para consumir la mayor parte del combustible.

Investigación.

Se comprobó que la pista en la que operaba la aeronave se encontraba en muy mal estado, presentando numerosos baches y rodadas de tractores agrícolas.

Se estudió en laboratorio el trozo de la tijera que quedó unido a la aeronave. La otra parte no se encontró.

El examen macro y micrográfico indica que la rotura de la tijera fue instantánea y se produjo por sobrecarga estática. Adicionalmente, no existe ningún factor intrínseco al material que haya propiciado o favorecido la iniciación y desarrollo de la rotura.

El estudio de la rotura de la tijera indica que, dadas las condiciones de la pista, esta se produjo, probablemente, como consecuencia de la extensión brusca del amortiguador de la pata derecha del tren principal al pasar por alguno de los baches o rodadas que presentaba la pista.

Matrícula: EC-FGL				Año de fabricación: 1990		Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos	
Marca y modelo de la aeronave: BELL 206 L-3							
Núm. de motores / marca y modelo: 1 / ALLISON 250-C30P							
Fecha: 17-FEB-96		Hora local: 11.30		Provincia: CÁDIZ			
Lugar del suceso: JEREZ DE LA FRONTERA							
Lesiones:	Muertos	Graves	Leves/lies.	Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE HELICÓPTEROS Edad/sexo: 39/V			

El helicóptero, dedicado a tareas de tipo sanitario, operaba con base en el Hospital de la Seguridad Social de Jerez de la Frontera. En este hospital se dispone de una zona de aterrizaje habilitada en el aparcamiento de vehículos.

Según declaración del piloto, cuando despegaba con el fin de atender una emergencia sanitaria, encontrándose aún en fase de ascenso inicial, advirtió que el motor del aparato perdía potencia. El helicóptero estaba ya sobre una zona con árboles y vehículos, por lo que tuvo que desplazarse para alcanzar un lugar despejado. En el curso de ese desplazamiento, con el rotor girando a un régimen excesivamente bajo, tocó con las palas del rotor principal en una farola de iluminación del aparcamiento e hizo una toma muy dura 5 metros más allá.

Investigación

Según consta en la documentación suministrada por el propietario del helicóptero, con fecha 25/11/1995 y 1124.55 horas desde nuevo, el motor había sido sometido a una Revisión General (Overhaul) en "H + S AVIATION LTD.", Centro de Mantenimiento Autorizado JAR 145 en el Reino Unido. En el curso de esta revisión, se aplicaron los Boletines de Servicio CEB-73-30-60, 61, 63, 65 68 y 70, que afectan a la Unidad de Control de Combustible (FCU) P/N 23038956, S/N BR52216, quedando modificado su P/N al 23059933 y manteniendo el mismo S/N.

Cuando ocurrió el accidente, el motor tenía 1150.10 horas desde nuevo, es decir, 25.15 horas desde su salida de la Revisión General citada en el párrafo anterior. En consecuencia, se envió de nuevo el motor a "H + S AVIATION LTD." donde se realizaron en él una serie de trabajos, que figuran en la documentación como "correspondientes a una toma dura y una inspección por fallo repentino" ("due to Hard Landing and Sudden Stoppage inspection"), con fecha 05/06/1996 y anotados el 17/06/1996.

En esta ocasión, la Unidad de Control de Combustible no pudo conectarse a los controles del helicóptero, debido a que la posición del brazo sobre el que se actúa la unidad estaba girado 80° respecto a su posición nominal. Se comprobó que esta unidad no era la que tenía instalada el motor cuando se envió para realizarle la revisión posterior al accidente y en la documentación no constan los motivos de su sustitución.

En estas condiciones, el propietario no aceptó la nueva unidad e instaló otra de distinta procedencia.

A fecha 05/07/1996, aún no se había recibido de "H + S AVIATION LTD." informe de tipo alguno sobre las causas de la pérdida de potencia del motor, producida 25.15 horas después de haber sido sometido a una Revisión General y, aparentemente, atribuible a las operaciones realizadas como parte de ella en la Unidad de Control de Combustible. Tampoco se había recibido informe alguno sobre los motivos de la sustitución de esa unidad en el curso de la revisión posterior al accidente, ni la razón por la que el brazo de actuación en la nueva unidad estaba en una posición tal que impedía su conexión a los controles del aparato.

Matrícula: EC-AXQ		Año de fabricación: 1964		Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos	
Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-28-180					
Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING O-360-A4A					
Fecha: 20-FEB-96		Hora local: 17.30		Provincia: CUENCA	
Lugar del suceso: RADA DE HARO					
Lesiones:		Muertos	Graves	Leves/lie.	Piloto al mando (Licencia): PILOTO PRIVADO DE AVIÓN Edad/sexo: 45/V Total horas de vuelo: 450 horas
Tripulación				1	
Pasajeros				1	Tipo de operación: AV. GRAL-NO COMERCIAL-PLACER Fase de operación: EN RUTA-NIVEL DEL CRUCERO Tipo de suceso: ATERRIZAJE FORZOSO
Otros					
Daños a la aeronave: IMPORTANTES					

Piloto más acompañante despegaron del Aeropuerto de Valencia a las 15.00 horas en vuelo visual con destino al Aeropuerto de Cuatro Vientos. En ruta, después de pasar el pantano de Alarcón, volando a 4.500 pies con rumbo 270° hacia Aranjuez, fueron sorprendidos por una tormenta de nieve, de acuerdo con la declaración del piloto. Para intentar evitarla viró al sur y descendió a 3.500 pies en contacto visual con el terreno, apareciendo entonces un fallo de motor que obligó a una toma forzada en un terreno arado y llano, aproximadamente a las 17.00 horas. El piloto no tenía puesta calefacción al carburador.

La toma forzada se efectuó con el motor totalmente parado y flaps abajo, fue muy suave, aproado al fuerte viento y por tanto con muy poca velocidad respecto al suelo. La aeronave recorrió unos 7 metros hasta quedar detenida y se produjo la rotura de la pata de morro y la deformación hacia atrás de una pala de la hélice.

A las 16.48 horas el piloto llamó al Aeropuerto de Cuatro Vientos desde un telefono móvil, comunicando que debido a un fallo eléctrico no sabe exactamente donde se encuentra y supone que en los alrededores de Tarancón, Cuenca. A las 16.52 informó que tiene fallo de motor y que intentaría un aterrizaje forzado. A las 17.01 informó que había realizado un aterrizaje forzado en las proximidades de las Pedroñeras y dando además las coordenadas exactas del lugar.

El Servicio de Búsqueda y Salvamento de Madrid recibió la primera comunicación procedente de la Torre de Cuatro Vientos a las 17.14 Horas, a las 17.40 horas despegó de Cuatro Vientos un helicóptero de rescate que localizó a la aeronave y sus ocupantes a las 18.30 horas, trasladándolos hasta el Hospital Gómez Ulla de Madrid.

El piloto antes del despegue solicitó información Metar del Aeropuerto de Cuatro Vientos, pero no de la ruta prevista, esperando encontrarla despejada, sin embargo encontró una tormenta de nieve con fuerte viento que obligó a una toma forzada en un campo no preparado.

Matrícula: EC-DDA		Año de fabricación: 1978		Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos	
Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-25-260					
Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING O-540-G1A5					
Fecha: 26-FEB-96		Hora local: 14.30		Provincia: SEVILLA	
Lugar del suceso: CARMONA		- LORA DEL RIO			
Lesiones:	Muertos	Graves	Leves/lies.	Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVIÓN Edad/sexo: 30/V Total horas de vuelo: 750 horas	
Tripulación			1		
Pasajeros					
Otros					
Daños a la aeronave: IMPORTANTES				Tipo de operación: AV. GRAL.-COMERCIAL-APLICACIONES AEREAS	
				Fase de operación: ATERRIZAJE	
				Tipo de suceso: SALIDA DE PISTA	

La aeronave realizaba un vuelo de posición, sin carga, con origen en la pista de Pico de las Mesas, en el T.M. de Utrera (Sevilla) y destino una pista eventual situada en el p.k. 6 de la carretera de Carmena a Lora del Río, también de Sevilla.

La pista de destino tiene una ligera pendiente y ese día estaba mojada y con barro como consecuencia de lluvias recientes.

Cuando la aeronave tomó tierra en la pista de destino, lo hizo en el sentido de la pendiente descendente. Esto, unido a una frenada deficiente como consecuencia del estado de la pista, hizo que la aeronave se deslizara hacia la izquierda de esta. Para evitar la salida de la pista, el piloto decidió abortar la toma.

Una vez estuvo la aeronave en el aire, probablemente sin velocidad suficiente para mantener la sustentación, el piloto viró a la derecha e intentó estabilizar la aeronave. En la corrección del viraje, esta tocó en el suelo con el extremo del plano izquierdo, el piloto intentó corregir hacia el lado contrario y la aeronave cayó al suelo rompiendo el tren de aterrizaje y deslizando. El piloto cortó motor y la aeronave capotó, doblando y retorciendo el fuselaje y el empenaje de cola.

Matrícula: EC-FEK		Año de fabricación: 1982		Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos	
Marca y modelo de la aeronave: CESSNA 172 RG					
Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING O-360-F1A6					
Fecha: 28-MAR-96		Hora local: 09.35		Provincia: VALENCIA	
Lugar del suceso: AEROPUERTO DE VALENCIA					
Lesiones:	Muertos	Graves	Leves/lies.	Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVIÓN Edad/sexo: 39/V Total horas de vuelo: 1.200 horas	
Tripulación			2		
Pasajeros				Tipo de operación: AV. GRAL.-INSTRUCCION-DOBLE MANDO Fase de operación: RODAJE-HACIA/DESDE LA PISTA Tipo de suceso: TREN PLEGADO POR INADVERTENCIA	
Otros					
Daños a la aeronave: MENORES					

El piloto instructor y un alumno despegaron del Aeropuerto de Valencia a las 7.40 horas para un vuelo local de instrucción en el área terminal de Valencia. Transcurridas aproximadamente dos horas de vuelo efectuaron una aproximación ILS a la pista 30. Con el tren de aterrizaje bajado y asegurado la aeronave tomó contacto con la superficie de pista, rodando sobre la misma.

Una vez asegurada la toma y decelerando para abandonar la pista por la primera calle de rodaje, la aeronave comenzó a inclinarse a la izquierda progresivamente, desviándose hacia el margen izquierdo de la pista. El avión se detuvo fuera de la pista con la pata izquierda del tren de aterrizaje plegada, apoyado sobre el plano izquierdo, estabilizador horizontal izquierdo y parte izquierda del fuselaje.

La aeronave sufrió daños en el estabilizador horizontal izquierdo, fuertemente deformado, timón de dirección y el plano izquierdo, con una deformación a la altura del registro del depósito de combustible.

Examinada la aeronave se observó que la palanca del tren de aterrizaje permanecía en la posición "UP", posiblemente ésta fue accionada inadvertidamente por la tripulación durante el rodaje por la pista y provocó el repliegue de la pata izquierda y posterior salida de la aeronave a la izquierda de la pista.